

De koopschepen van de palinghandelaars in Baasrode



Tekst en tekeningen: Maurice Kaak

Afbeelding 3. Prentkaart van de rede van Baasrode met een vijftal voor anker liggende koopboten. De twee schepen op de voorgrond tonen boeisen die breed tegen de achtersteven eindigen en zijn bijgevolg zeer duidelijk te herkennen als Volendammer kwakken. Zie tekst op pag. 21.

Op vrijdag 2 april om 17.00 uur zal in Baasrode op de oude scheepswerf van Van Damme een happening zijn rond de kiellegging van een botter.

Onlangs heeft de 'Vlaamse Gemeenschap' voorzien in de nodige middelen om de bouw van de replica van een Baasroodse koopbotter te starten en is de verwezenlijking van een wilde droom naderbij gekomen. Deze koopschepen werden in het laatste deel van de negentiende eeuw tot even na de Eerste Wereldoorlog gebruikt om levende paling vanuit Nederland over te brengen naar opkopers in Baasrode.

Over de palingbotters heeft Jules van Beylen in zijn boek over de botter al uitgebreid verslag gedaan. Ondertussen heeft onderzoek van een belangrijk archief van de plaatselijke scheepswerf 'Van Damme' enkele wetenswaardigheden aan het licht gebracht die het verhaal aanvullen. (Zie ook SdZ 1994.8 en 9, 2002.8 en 2007.7). Het archief bevat bijna alle loonboeken vanaf 1840 tot aan de sluiting van de werf in 1954. In het eerste boek is al sprake van koopschepen die regelmatig naar de werf kwamen voor verbouwingen en onderhoud. De verbouwingen en reparaties worden met een zekere regelmaat genoemd en op het laatst ook de nieuwbouw van enkele schepen. De invoer in het groot van paling was blijkbaar een gat in de markt, want hoewel Baasrode een klein dorp langs de Schelde is, werd de handel ter plaatse door een redelijk aantal zelfstandigen uitgeoefend. Niet dat er langs de Schelde in Vlaanderen geen visserij bestond, in tegendeel! In veel dorpen, waaronder Baas-

rode zelf, maar ook te Rupelmonde. Mariekerke en nog enkele andere dorpen bestonden vissersgemeenschappen die met kleine bootjes het hele jaar door bedrijvig waren. Het vissen op paling met korven en hoekwant, vooral in het naseizoen, stond hoog in de belangstelling. De opbrengst was door de kleinschaligheid echter meer van plaatselijk belang. De nabij gelegen grote steden als Antwerpen, Brussel en Gent konden met de opbrengst niet, of slechts zeer beperkt, bevoorraad worden.

De groothandel is zeker niet plotseling met de eerste melding van de koopschepen ontstaan. Deze plaatselijke activiteit bestond al veel vroeger en werd, zoals altijd het geval in de beginperiode, op kleine schaal uitgeoefend. Welke schepen daarvoor werden gebruikt, blijft alsnog onbekend. Toen de werfbaas Petrus van Damme de aanwezigheid van de koopschepen noteerde, was de handel in het dorp al uitgegroeid tot een gevestigde orde. De verdere ontwikkeling is in zijn werfboeken af te lezen uit de intensiteit van het scheepvaartverkeer. Bij deze beoordeling speelt de inhoud van de beun een belangrijke rol. De beun van de opeenvolgende schepen neemt steeds grotere proporties aan. Een grotere beun verhoogt de lading en laat de kosten van het transport dalen. Ontwikkeling van handel laat nu eenmaal concurrentie ontstaan. Omdat in de onmiddellijke omgeving geen geschikte schepen voorhanden waren, hoog-aarzen en hengsten zijn droge schepen zonder beun, werd de schokker in de eerste helft van de 19^e eeuw een schakel tussen de schepen die in de belangstelling van handelaars stonden. De schokker was een stevig, zeewaardig vissersschip met een beun, bestaande uit drie afgescheiden compartimenten. Geen wonder dat hij het uitverkoren type werd. Het archief meldt de namen van vier handelaars die regelmatig hun schip op de werf kwamen hellingen. Deze schepen werden in Nederland tweedehands aangeschaft en op de werf te Baasrode ingericht als koopschip.

De eerste, een zekere De Gendt, bezat twee schokkers, een grote en een kleine. Twee andere, M. Muijs en P.J. Muijs, blijkbaar verwant aan elkaar, hadden er elk een en Joannes Verheijen was eveneens in het bezit van een grote en een kleine schokker, wat het aantal schokkers in de eerste helft van de 19^e eeuw op zes bracht. Van botters was nog helemaal geen sprake. Pas in het werfboek van 1848 wordt voor het eerst melding gemaakt van een botter, behorend aan een zekere Lehardy. Het schip mat 31 ton, dat is de maat van een kleine kwak en voer onder de naam *De Hoop*.

In 1849 schafte Joannes Verheijen zijn eerste botter aan. Vanaf dit ogenblik begint het aantal botters te stijgen. De schokkers blijven nochtans in bedrijf. Eén van de schokkers van Verheijen komt voor de laatste keer op 14 april 1898 voor onderhoud naar de werf.

De beun

De beun (in Nederland spreken we meestal van bun) van een schokker is niet bijzonder groot. In profiel gezien bestaat er tussen de beun van een schokker en een gewone visbotter weinig verschil. Daar het vlak van een schokker minder breed is dan van een botter, zal hij een kleinere inhoud hebben. De beun van schokkers en gewone botters helt soms iets naar voor en loost regenwater naar het ruim voor en achter de beunschotten. (Zie ook afbeelding 1).

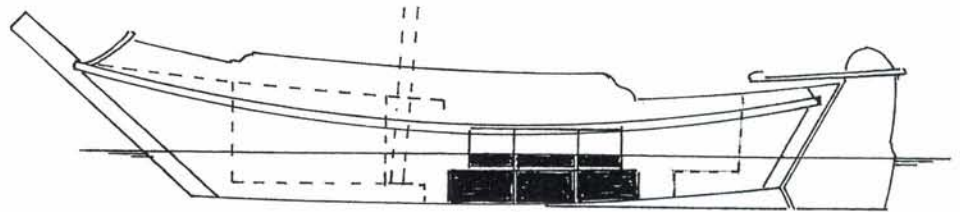
Toen de noodzaak van een schip met een grotere beun zich aandiende, lieten de handelaars bijgevolg hun oog vallen op de kwak, een grote botter uit Volendam. In de loop van de 19^e eeuw begon men daar met een nieuw soort net te vissen, een kwaknet genoemd, dat tussen twee kruislings gespreide lange bomen de bodem afschraapt.

Deze vistechiek stelt hogere eisen aan de botter en mondde uit in een groter schip. Het schip was niet alleen langer, het werd bovendien voorzien van een langere beun, die van voor hoger was en naar achter afhelde. Regen en buiswater verzamelde zich in de achterhoos. Hij verschilt verder van de gewone visbotter door de vergroting van het vooronder. De achterwand grenst aan de beun, zodat de mast binnen staat in plaats van buiten (zie afbeelding 2). De naam 'kwak', zoals het schip

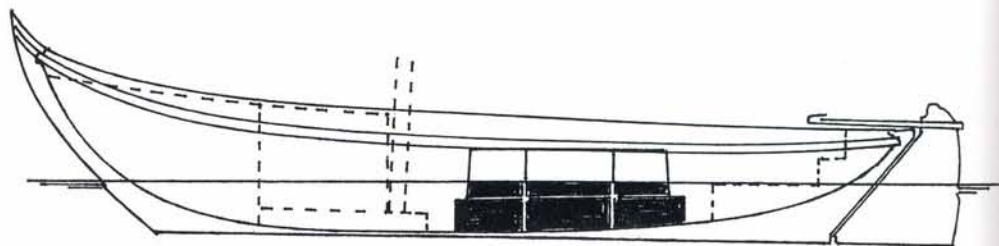
werd genoemd, was afgeleid van het net dat aan de basis van zijn ontstaan lag. Vanwege de grote beun waren de schepen in Nederland ook in trek bij opkopers, die de vissers op zee benaderden, de vangst opkochten en naar de afslag brachten. Dit voorbeeld werd door de palinghandelaars van Baasrode gevolgd. Zij kochten Nederlandse koopschepen of vissersschepen en brachten ze naar de werf in Baasrode voor ombouw. De afmetingen begonnen vanaf 15 meter en groeiden later uit tot 18 meter.

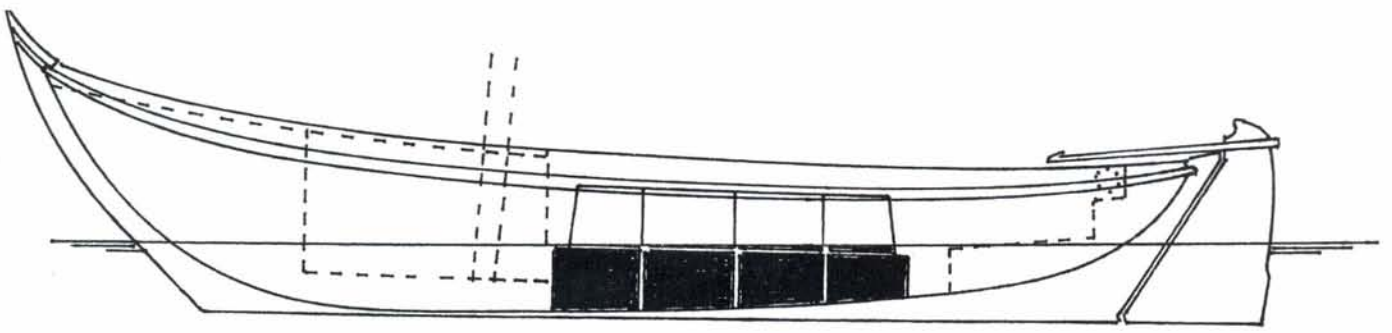
De ombouw tot koopschip

Het ombouwen van de kwak te Baasrode bestond hoofdzakelijk in het aanbrengen van een achterdek, tussen het achterhuisje en het achterste schot van de beun. Dit dek lag tamelijk laag en loosde binnenkomend water via een spuigat onder de berghouten. Dit was een zeer onpraktische toepassing, want bij golfslag of het zeilen onder helling, liep het water langs het spuigat aan lij in het schip. Het verhaal gaat dat de twee pijpen in dit geval met een prop werden afgesloten. Overslaand water op het dek kon in dit geval niet worden afgevoerd, het liep over de opstaande richel vooraan naar de deken van de beun en verzamelde zich voor het nieuwe aangebrachte achterschot. Als het water niet op tijd werd verwijderd, stroomde het over de drempel van het dievengat - de lage opening van de ingang - gewoon het vooronder binnen. Soms brachten men ter hoogte van de trog wel eens een vloer van losliggende planken aan. Dit hield vanzelfsprekend het water niet tegen, maar bezorgde de schipper en zijn bemanning wel droge voeten. Door deze veranderingen boet-



Afbeelding 1. De beun van een schokker (1856) met een lengte over de stevens van 10,75 m en van een gewone visbotter van 13,50 m, zijn in verhouding tot de afmetingen van het schip nagenoeg even groot.





Afbeelding 2. De Volendammer kwak (1876) met een lengte van ongeveer zestien meter, heeft een grotere beun dan de gewone visbotter. Hij helt af naar achter en loost het water in de achterhoos.

te het schip veel van zijn zeewaardigheid in. Een echt zeewaardig schip, zoals de Noordzeebotter, was uitgerust met een volledig waterdicht dek. Het begon tegen het vooronder, liep in één trek door tot aan het achterhuisje en loosde het binnenkomend water via de trog van de beun. De handelaars waren blijkbaar alleen geïnteresseerd in de lange beun van vier compartimenten.

Na de bouw van een brug over de Temse, lieten velen een strijkbare mast op hun schip plaatsen. Ook deze verandering moet alles behalve veilig zijn geweest, want het schip is nooit uitgerust met een handzame en veilige installatie om de bijna één ton wegende mast te strijken.

Prentbriefkaarten van de rede voor Baasrode uit het eerste decennium van de twintigste eeuw laten een grote verscheidenheid aan voor anker liggende bidders zien, waaronder kwakken met boeisels die voor en achter tamelijk breed blijven en andere met zeer smal toelopende einden, wat wijst op afwijkende bouwwijzen en verschillen in herkomst. (Zie afbeelding 3 op pag. 19).

Onderhoud koopschepen

De informatie over het onderhoud van de koopschepen ligt in de werfboeken van het archief niet zo maar voor het oprapen, zodat het exacte aantal in gebruik zijnde bidders niet met zekerheid is vast te stellen. Vanaf 1860 tot 1885 zwijgen de werfboeken over de bidders, niet omdat ze geen onderhoud meer nodig hadden, maar gewoon omdat men de registratie van de werkzaamheden enigszins veranderde. Er werden enkele kolommen op de bladzijde van het boek toegevoegd voor oud en nieuw werk. Onder oud werk vallen reparaties van allerlei aard zonder vermelding van schip of eigenaar en ook in de kolom van het nieuw werk blijft alles anoniem. Vanaf 1886 verschijnen opnieuw meldingen van de op de werf komende koopbidders en

leren we verschillende nieuwe eigenaars kennen, waaronder Isidoor en Filip Verheijen, De Munter, Heijnen, Petrus Van Gaver, Berthus Van Gaver en Richard en Caesar Van Gaver. In 1914 komt de botter van Isidoor Verheijen en van Richard Van Gaver voor de laatste maal naar de werf voor onderhoud en in 1915 biedt Caesar Van Gaver zijn schip voor een onderhoudsbeurt aan en daarmee eindigt het verhaal van de koopschepen in de registers.

Nieuwbouw

Op de werf in Baasrode volgde men bij de bouw van een nieuwe botter vanzelfsprekend niet slaafs de vorm en de constructie die in Nederland gebruikelijk was, wat wordt bevestigd door het onderzoek van een drietal goede modellen, alleen gemerkt met de naam van dezelfde persoon, een zekere A. F. Welvis. Enkele modellen van andere bouwers uit de streek, weliswaar van mindere kwaliteit en

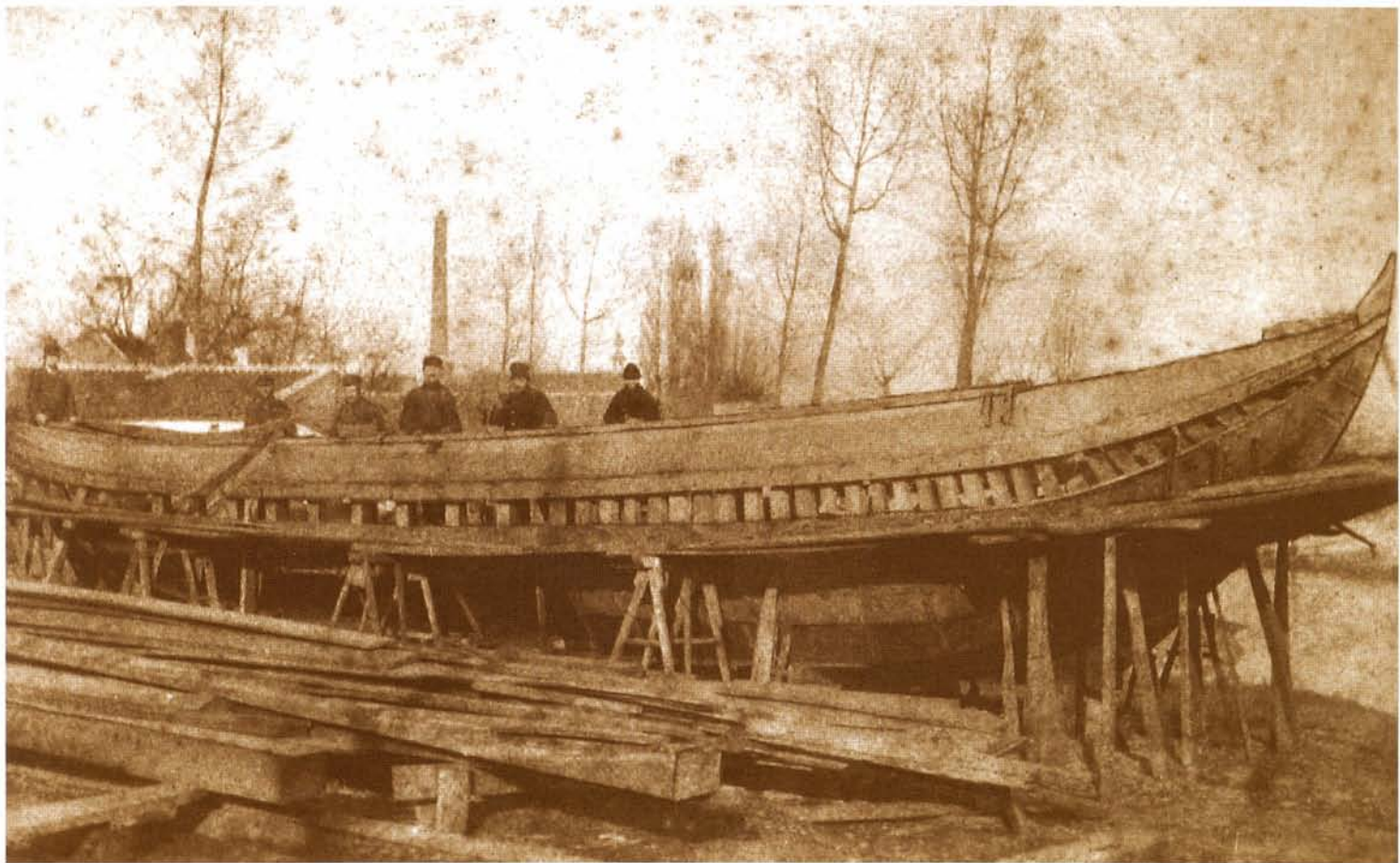
Dit hield vanzelfsprekend het water niet tegen, maar bezorgde de schipper en zijn bemanning wel droge voeten.

van wat is te zien op de foto van de botter in aanbouw. Wie Welvis precies was, is niet te achterhalen. Verschillende arbeiders, van hoog tot laag in rang, staan onder deze naam geregistreerd, maar niemand heeft de initialen A.F. voor zijn naam staan. Het Genealogisch Repertorium van de Burgerlijke Stand van 1796/1900 geeft een mogelijke aanwijzing. Het bevat gegevens over een zekere Alexander Fernandus Welvis, geboren in 1816 en gestorven in 1877, in zijn leven scheepsbouwer van beroep te Baasrode. Dat hij in zijn omgeving met een andere voor naam werd genoemd komt meer voor. Buiten de overeenkomst van de initialen A.F. op het

model en de volledige naam in het register, klopt ook de datum van zijn overlijden met de gebeurtenissen uit die periode. In 1870 werd de spoorbrug over de Schelde te Temse voltooid. Ondanks het feit dat deze brug een opendraaiende sectie bezat, gaf ze toch aanleiding tot het ontstaan van een strijkbare mast. De drie modellen waarover we het hiervoor hadden, zijn nochtans allen voorzien van een steekmast. A.F. Welvis heeft bijgevolg de tijd gekend dat de schepen nog een vaste mast hadden.

Uit het bestaan van de modellen kan men nog een andere gevolgtrekking maken. Aangezien zij eigendom waren van de scheepswerf, kan men stellen dat ze in opdracht zijn gemaakt. Scheepsmodellen werden op een werf bijna uitsluitend vervaardigd als uithangbord, om bijvoorbeeld de capaciteit en het vakmanschap van het bedrijf te onderstrepen bij de lancering van een belangrijk schip of de nieuwbouw van iets geheel anders dan de werf gewoon was te maken. De bouw van de eerste botter op de werf - een kopie van de al aanwezige grote bidders - kan aanleiding zijn geweest voor het ontstaan van de modellen.

Welvis heeft zich in elk geval goed van zijn taak gekweten. De verhoudingen van de hoofdafmetingen en de bijzonderheden waarin de Baasroodse koopbotter zich onderscheidt van de kwak zijn duidelijk. Jammer genoeg heeft hij veel vereenvoudigd, waardoor belangrijke constructies vervagen. De wrangen en inhouten in de overdekte delen van voor- en achteronder zijn niet aangebracht, ze zijn vervangen door enkele doorlopende spanten waarvan de plaats aan de rij nagels op de huid is vast te stellen. Beter te beoordelen is de uitvoering van de horizontaal liggende kiel waarop voor en achter de scheggen staan opgesteld. De kielbalk van de Nederlandse bidders buigt achter de mast naar boven en heeft zijn scheg onder de kiel staan. De foto van een nog onafgewerkte botter op de werf maakt het mogelijk het aantal inhouten in het voorschip te tellen. Ze zijn talrijker en tevens kleiner van afmeting dan bij een Nederlandse botter, waaruit blijkt dat het binnenwerk van



Afbeelding 4. Koopbotter in aanbouw op de scheepswerf Van Damme. Wanneer de opname heeft plaatsgevonden, is niet bekend. Het gat van de grote beun en het grote aantal inhouten in het vooronder vallen zo in het oog.

Nederlandse botters veel zwaarder was. (Zie afbeelding 4).

De beun van de Welvismodellen is groter. Hij is iets hoger en de mast is meer naar voren geplaatst, zodat de achterste compartimenten meer inhoud krijgen. Het vlak begint pas achter het midden van de beun naar boven te buigen, wat de oplopende vlaklijn achter de beun voller maakt. Samen met een voller achter-schip ontstaat meer draagvermogen en zal de stuurlast, die eigen is aan de botters, binnen normale proporties blijven. De palingbotters, afkomstig van de werf te Baasrode, verschillen daarom zowel in aanzicht als in constructie van de kwak. Door de vergroting van de

beun en de toename van de lengte van het schip zelf tot achttien meter, wordt nog maar eens de nadruk gelegd op het belang dat de handelaars hebben gehecht aan een zo groot mogelijk laadvermogen. (Zie afbeelding 5). Ondanks dat de modellen al deze verschillen aan het licht brengen, kunnen ze niet in aanmerking komen om de juiste rompvorm te bepalen. Welvis heeft duidelijk geen tekeningen gebruikt voor zijn werk. Hij bouwde aan de hand van maten, mallen en op het oog, zoals het de gewoonte was bij de bouw van de grote houten schepen. De rompen van de drie modellen wijken als gevolg daarvan iets van elkaar af, de ene is ronder dan de andere.

Het aantal botters, afkomstig van de Scheepswerf te Baasrode, is aan de hand van de werfboeken jammer genoeg niet vast te stellen. Tussen de ongeveer twaalf vermelde schepen, de mondelinge overlevering heeft het over een tiental, zullen er ongetwijfeld een aantal Volendammer kwakken zitten uit de beginperiode, die gediend hebben als model om te

Afbeelding 5. Profiel van een model van A.F. Welvis, waarop de grotere afmetingen van de beun ten overstaan van deze van de kwak duidelijk worden benadrukt.

